(17)/4379

रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 192] नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 12, 2008/कार्तिक 21, 1930
No. 192] NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 12, 2008/KARTIKA 21, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 नवम्बर, 2008

सं. टीएएमपी/35/2008-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में कांडला पत्तन पर बीओटी आधार पर चार बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है ।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/35/2008-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास ...आवेदक

आदेश

(अक्तूबर, 2008 के 14वें दिन पारित)

यह मामला अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में कांडला पत्तन न्यास पर बीओटी आधार पर चार बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के निर्माण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 12 जून, 2008 से संबंधित है ।

2. केपीटी के प्रस्ताव दिनांक 12 जून 2008 में यथा शामिल प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु निम्नलिखित हैं:–

(i). बर्थ लम्बाई – 300 मीटर
(ii). प्रहस्तित किए जाने वाले घटक:
  (क). खाद्यान्न और उर्वरक
  (ख). कोयला, चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक आदि
  (ग). अन्य शुष्क बल्क
  (घ). स्टील और बैग में रखा कार्गो
  (ड.). लकड़ी के लट्ठे
(iii). भंडारण क्षेत्र:
  (क). 217000 वर्ग मीटर खुला क्षेत्र
  (ख). 4410 वर्ग मीटर ढका हुआ भंडारण क्षेत्र
(iv). क्षमता – 1.50 मिलियन मीट्रिक टन प्रति बर्थ
(v). टर्मिनल की अनुमानित पूंजी लागत:

(क).	सिविल	–	रू0 79.65 करोड़ प्रति बर्थ
(ख).	उपस्कर	–	रू0 46.69 करोड़
	कुल	–	रू0 126.34 करोड़

(vi). टर्मिनल की प्रचालन लागत – रू0 18.84 करोड़
(vii). कार्गो प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता – रू0 39.05 करोड़
(viii). बर्थ के निर्माण की लागत – रू0 94.52 करोड़
(ix). बर्थ की प्रचालन और अनुरक्षण लागत – रू0 3.26 करोड़
(x). बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता – रू0 18.38 करोड़
(xi). प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क:
  (क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार – रू0 234.36 प्रति टन
  (ख). भंडारण प्रभार – रू0 13.02 प्रति टन
  (ग). विविध प्रभार – रू0 13.02 प्रति टन
  (घ). बर्थ किराया प्रभार – रू0 0.02 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

3. अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए, केपीटी द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार किया गया है:–

(i). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तित कार्गो के पिछले तीन वर्षों की औसत के प्रतिशत हिस्से और 26 फरवरी, 2008 को अधिसूचित दिशा–निर्देशों में विनिर्दिष्ट मानकों के अनुसार इन कार्गो का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है। पिछले तीन वर्षों में प्रहस्तित कार्गो की औसत के घटक–वार प्रतिशत हिस्से और इस कार्गो का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर निम्नवत् है:–

क्र.सं.	प्रहस्तित किए जाने वाले घटक	प्रतिशत हिस्सा	प्रहस्तन दर (टन)
(i).	खाद्यान्न और उर्वरक	19.79	10000
(ii).	कोयला, चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, आदि	21.05	7500
(iii).	अन्य शुष्क बल्क	19.53	4505
(iv).	स्टील और बैग में रखा कार्गो	29.07	4000
(v).	लकड़ी के लट्ठे	10.56	2500

(ii). प्रशुल्क किसी भातायात पूर्वानुमान के होने के बावजूद टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में परिगणित किया गया है।

(iii). पोत परिवहन और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल मानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए मूल्यह्रास परिकलित किया गया है।

(iv). भूखंडों के लिए लाइसेंस शुल्क केपीटी के मौजूदा प्रावधान में निर्धारित दर के अनुसार लिया गया है।

(v). राजस्व हिस्सा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।

(vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।

4.1. यह प्रस्ताव केपीटी द्वारा भेजे गए ब्योरों के आधार पर प्राक्कलित उपयोक्ता संगठनों और लघु–सूचीयित बोलीदाताओं के बीच परिचालित किया गया था।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 28 जुलाई, 2008 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। माँगे गए ब्यौरों और प्राप्त जवाबों को नीचे प्रस्तुत किया गया है:–

क्र.सं.	टीएएमपी टिप्पणी	केपीटी स्पष्टीकरण
1.	केपीटी ने 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। तथापि, यह स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा केवल 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल पर ही लागू नहीं होगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान कांडला पत्तन न्यास पर चिह्नित कार्गो के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी। इसलिए, पत्तन विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित किया जाना जरूरी है ना कि केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित परियोजना विशिष्ट प्रशुल्क।	यह प्रस्ताव यथा पत्तन विशिष्ट रूप में सुविचारित किया जाए और इस प्रकार पढ़ा जाए 'महापत्तन न्यास पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा–निर्देश, 2008 के अधीन बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ (पीपीपी परियोजना) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव'।
2.	केपीटी से अनुरोध है कि निर्मित किए जाने वाले मानक टर्मिनल के प्रत्यक्ष और फीचर्स सहित सभी लागत गणनाएं दर्शाते हुए लागत पत्रक प्रस्तुत करें। भावी प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए, समान प्रकार कार्य कर रहे टर्मिनल/बर्थ की मौजूदा दर अनुसूची को आधार रूप में लिया जा सकता है। कार्य पत्रक प्रस्तुत करते समय केपीटी निम्नलिखित का अनुपालन करें:	(i). एक बर्थ के प्रत्यक्ष पैरामीटर नीचे दिए गए हैं:– • बर्थ पैरामीटर:– ➢ घाट ढाँचे की लम्बाई : 300 मी0 प्रति (1200 मी0) ➢ घाट ढाँचे की चौड़ाई : 55 मी0 (लगभग) ➢ बैकअप क्षेत्र : 21.70 हैक्टेयर/प्रति बर्थ ➢ निकर्षित स्तर : (–) 15.10 मी0 **बर्थिंग ढाँचा:–** डैक लदे हुए कंटेनरों के संचलन सहित भारी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का बोझ उठाने के लिए डिजाइन किया जाएगा। यह डिजाइन अधिकतम 75,000 डीडब्ल्यूटी के जलयानों की बर्थिंग में समर्थ होगा।

(2). **पूंजी लागत गणनाएँ:**

क्र.सं.	विवरण	राशि (रुपये)
1.	घाट और अन्तरण क्षेत्र (मरीन सिविल कार्य)	2124000000
क	पाइल फाउंडेशन (590 X 4 सं.)	8474598000
ख	सुपरस्ट्रक्चर (4 X 300 X 54.45 मी0)	82924996
ग	मूरिंग और बर्थिंग सहयोग	
	बोलाडर्स 11	
	फेंडर 11 X 4 = 44 मी0	
	लेड्डर 11	
2	बैकअप क्षेत्र का विकास	
क	ओएसजी/बैकअप क्षेत्र का रिक्लमेशन	522536000
3	भारी निकर्षण	
क	बंडों का निर्माण	2000000
ख	निकर्षण	215200000
4	घाट क्रेनें	
क	25 टी क्रेन	800000000
ख	50 टी क्रेन	600000000
5	जल आपूर्ति और अग्नि शामक लाइन्स	
क	घाट ढाँचे पर	
	i. 200 मि0मी0 डाय डी.आई. लाइन	1291290
	ii. 100 मि0मी0 डाय डी.आई. लाइन	214500
ख	बैकअप क्षेत्र में एफएफ लाइन	
	i. 200 डाय डी.आई. लाइन	12771000
6	कस्टम फेंसिंग वॉल	
क	आरसीसी फेंसिंग वॉल	14400000
ख	अस्थायी फेंसिंग वॉल	2310000
7	भंडारण गोदाम	123744600
	(37120 एम2 क्षेत्र वाले, 1 एम2 के लिए लागत = रु0 7015 वाले 6 गोदामों के लिए अनुमोदित प्रखंड अनुमान = रु0 260400000	
8	कार्यालय भवन	3200000
9	विद्युतीकरण	
क	घाट ढाँचे पर और खुले स्टेकिंग ग्राऊंड और बैकअप क्षेत्र में हाई मास्ट टॉवर्स	56760000
ख	बिजली आपूर्ति लाइन	3000000
ग	बिजली उप स्टेशन	2400000
10	पर्यावरणीय उपाय	3000000
	कुल	**5417212186**
	3 प्रतिशत आकस्मिकताएँ	162516365
	2 प्रतिशत स्थापना प्रभार	111594571
	10 प्रतिशत वृद्धि प्रभार	569132312
	सकल जोड़	**6260455434**

(क).	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए सुविचारित शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क सामान्य कार्गो के मामले में पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित यातायात।	अपेक्षित विवरण नीचे दिया गया है:–

(टन)

		[illegible]	2006-07	2007-08	11 वर्षों का औसत	1 वर्ष का प्रस्तान
I	शुष्क बल्क (मुक्त प्रवाह)					
	समूह (क)					
(क)	खाद्यान्न	128479	1118288	581728	602824.33	54802.21
(ख)	उर्वरक	1930349	2192620	4069331	2730766.67	248261.52
						303063.73
	समूह (ख)					
(क)	कोयला ताप/कोकिंग	433629	724622	1179001	779084.00	70825.82
(ख)	नमक	2183888	1229772	1217184	[illegible]	138715.27
(ग)	अयस्क/खनिज	456547	828784	1013295	766202.00	69654.73
(घ)	चीनी			161650	66580.00	5604.55
(ङ)	विविध	307262	378937	524674	402924.33	36629.48
						322329.85
II	अन्य शुष्क बल्क					
(क)	तेल निष्कर्षण, सोया/तेल खाद्य	[illegible]	2742387	3600539	[illegible]	268796.86
(ख)	स्क्रैप शरेडेड/एचएमएस	857015	140952	120	[illegible]	30245.06
(ग)	लौह गुटिटकाएँ					299041.61
III	ब्रेक बल्क सामान्य कार्गो					
	समूह (क)					
(क)	बैगों में चावल, सीमेंट, चीनी आदि	1288986	1127837	930506	1115910.00	101446.36
(ख)	स्टील कॉइल्स, प्लेट्स, पाइप्स, गुटिटकाएँ	1036967	1243006	1459113	1247028.67	113366.24
(ग)	विविध	2335120	4190430	1074826	2533458.67	230314.42
						445127.03
	समूह (ख)					
	अन्य					
(क)	लकड़ी लट्ठे, सख्त लकड़ी/पाइन पोलस	1595103	1808387	1948886	1780798.67	161882.61
						161882.61

(ख).	इस बारे में पुष्टि करें कि: (i). लागत अनुमान प्रचलित बाज़ार दर पर आधारित है और परियोजना रिपोर्ट अद्यतन की गई है अथवा जहां कहीं अपेक्षित हो बजटीय कोटेशन प्राप्त की गई है। समर्थक दस्तावेज़ प्रस्ताव के साथ अवश्य भेजे जाएं। (ii). लागू की गई बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है। (iii). लागू की गई ईंधन की इकाई दर प्रचलित दर है।	यह पुष्टि की जाती है कि: (i). लागत अनुमान प्रचलित बाज़ार दरों, समान कार्य की स्वीकृत दरों पर आधारित हैं और दरमान के अनुसार हैं। (ii). लागू की गई बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है और (iii). लागू की गई ईंधन की इकाई दर प्रचलित दर है।

(ग).	मूल्यह्रास, दिशा–निर्देशों अनुसार, कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। केपीटी ने उल्लेख किया है कि मूल्यह्रास मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकलित किया गया है। केपीटी से अनुरोध है कि इस विपथन के लिए कारण स्पष्ट करें।	मूल्यह्रास की गणना में कोई विपथन नहीं है। मूल्यह्रास केवल स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकलित किया गया है। तथापि, जीवनकाल मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर सुविचारित किया गया है।
(घ).	सिविल ढाँचे और बर्थ पर मूल्यह्रास की गणना करते समय, केपीटी ने 50 वर्षों के समय विस्तार पर विचार किया है। इस संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि विस्तार से स्पष्ट किया जाए।	सभी महापत्तनों के मुख्य इंजीनियरों और मुख्य अभियांत्रिक इंजीनियरों के 40वें सम्मेलन में, विभिन्न पत्तन ढाँचों के जीवनकाल को अंतिम रूप दिया गया था। इसके आधार पर, सिविल ढाँचे और बर्थ पर मूल्यह्रास की गणना के लिए, 50 वर्षों का समय विस्तार सुविचारित किया गया है।
(ङ).	केपीटी से अनुरोध है कि विस्तार से स्पष्ट करें कि बर्थ किराया दर प्रति घंटा प्रति जीआरटी किस प्रकार निर्धारित की गई है।	बर्थ किराये की गणना के लिए, दरें प्रति घंटा प्रति जीआरटी, वर्ष 2006–07 के वास्तविक शुष्क कार्गो जीआरटी की औसत पर विचार किया गया है।
(च).	केपीटी से अनुरोध है कि शर्तों के साथ मसौदा दरमान प्रस्तुत करें।	इस संबंध में, महापत्तन न्यास पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु टीएएमपी के वर्ष 2008 के दिशा–निर्देशों के खंड सं. 2.3 और 2.9.1 का अवलोकन करें।

6.1. केपीटी से अनुरोध किया गया था कि कार्गो के विभिन्न प्रकारों का प्रहस्तन करने के लिए अनुमानित पोतों का पार्सल आकार भेजें। पत्तन से यह अनुरोध भी किया गया था कि बर्थ किराया दर प्रति घंटा प्रति जीआरटी रू0 0.02 पर कैसे निर्धारित किया गया था। पत्तन को यह भी ध्यान में लाया गया था कि उसके पत्र दिनांक 7 अगस्त 2008 में उल्लिखित योजना की पूंजी लागत रू0 626.05 करोड़ उसके प्रस्ताव दिनांक 12 जून, 2008 में उल्लिखित पूंजी लागत से भिन्न है। 18 अगस्त, 2008 को हुई अधिकारी स्तर की बैठक में, यह बताया गया था कि बर्थ किराये की गणना करते समय शुरू में रू0 48.62 करोड़ (बर्थ अपरन और मार्ग की लागत) को दो बार शामिल किया गया था, एक बार सिविल निर्माण लागत में और दोबारा बर्थ निर्माण लागत में।

6.2. केपीटी ने पत्र दिनांक 14 अगस्त, 2008 द्वारा विभिन्न कार्गो समूहों के अधीन पोतों के पार्सल आकार और पोतों के औसत जीआरटी भेजे थे। पत्र दिनांक 28 अगस्त 2008 द्वारा, केपीटी ने चार बर्थों की पूंजी लागत रू0 658.69 करोड़ के ब्योरे देते हुए प्रखंड अनुमान की प्रतिलिपि भी भेजी थी। यह देखा गया था कि अनुमानित लागत में रू0 626.05 करोड़ से रू0 658.69 करोड़ की वृद्धि 16 फ़ोर्क लिफ्टों, 8 फ़ोर्क लिफ्ट ट्रकों, 12 पेलोडरों के ज्यादा होने और सड़क/रेल ट्रैकों को बिछाने की लागत के कारण थी।

7.1. संयुक्त सुनवाई 20 जून, 2008 को आयोजित की गई थी जहां केपीटी और उपयोक्ता/लघु–सूचीयित बोलीदाता उपस्थित थे और अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी को सलाह दी गई थी कि इस मामले को अंतिम रूप देने के लिए इस प्राधिकरण को समर्थ बनाने के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना भेजी जाए:–

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क की संशोधित गणना।

(ii). घटक–वार प्रशुल्क सीमाएं। पत्तन को घटक–वार दर का प्रस्ताव करते समय तटीय प्रशुल्क नीति को अवश्य ध्यान में रखना चाहिए।

(iii). विभिन्न प्रशुल्क तत्वों के प्रति ऑफर की जाने वाली सेवाओं की सूची।

(iv). विभिन्न घटकों के प्रहस्तन के लिए उपयोक्ताओं की मौजूदा लागत।

7.2. केपीटी ने पत्र दिनांक 12 सितम्बर 2008 द्वारा, प्रचालन लागत, बर्थ किराया प्रभार और पूंजी लागत की गणना के लिए संशोधित विवरण प्रस्तुत किए हैं। इसने वर्ग–वार प्रशुल्क सीमा, विदेशी/तटीय कार्गो के लिए प्रस्तावित दर और वर्ग–वार मौजूदा प्रहस्तन दरों और प्रस्तावित प्रशुल्क सीमा को दर्शाते हुए विवरण भी भेजे हैं। प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रखंड अनुमान में, परियोजना की पूंजी लागत बढ़ाकर रू0 701.76 करोड़ की गई थी। यह देखा गया है कि रू0 658.69 करोड़ से रू0 701.76 करोड़ बढ़ी पूंजी लागत घाट और अन्तरण क्षेत्र (मशीन सिविल कार्य) के निर्माण की लागत को अधुनातन किए जाने और संशोधित दर विश्लेषण के साथ खुला स्टेक ग्राऊंड और बैकअप क्षेत्र के रिक्लमेशन के कारण है।

8. इस मामले में विचार–विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को असंग–से भेजा जाएगा। यह ब्योरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध है।।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, विचार के लिए निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:–

(i). हालांकि केपीटी ने इस प्राधिकरण से चार बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है, परंतु पत्तन को यह स्पष्ट किया गया था कि फरवरी, 2008 के महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा–निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल चार बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थों की परियोजना पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान कांडला पत्तन पर विहित कार्गो के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 अगस्त, 2008 में सूचित किया है कि इसका प्रस्ताव महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा–निर्देश, 2008 के अधीन अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन विशिष्ट प्रस्ताव के रूप में विचार किया जा सकता है।

(ii). सामान्यतः, केपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जारी अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007–विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा–निर्देशों का अनुसरण किया है। देखे गए कुछ विपथनों पर नीचे चर्चा की गई है:–

(क). पूंजी लागत की गणना के लिए प्रतिमानक के अनुसार, अपफ्रंट भुगतान, निर्माण के दौरान ब्याज और कार्यशील पूंजी मार्जिन सहित बर्थ के प्रचालन के लिए अपेक्षित सभी अन्य सुविधाएं प्रदान करने के लिए सिविल और उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत विविध लागत के रूप में सुविचारित किया जाना चाहिए। केपीटी ने विविध लागत संबंधी सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत का प्रावधान पूंजी अनुमान में शामिल नहीं किया है।

(ख). दिशा–निर्देशों के अनुसार, शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के अधीन, दरें केवल (i). खाद्यान्नों और उर्वरकों और (ii). कोयला, चूनापत्थर, खनिज आदि के लिए विनिर्दिष्ट की गई है। केपीटी ने वर्ष 2007–08 के दौरान इस घटक की वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर 4505 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर के साथ एक अतिरिक्त कार्गो समूह अन्य शुष्क बल्क प्रस्तावित किया है।

(ग). मूल्यह्रास, दिशा–निर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। केपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा निर्धारित जीवन मानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए मूल्यह्रास परिकलित किया है। दिशा–निर्देशों में विशिष्ट उपबंध का उल्लेख किए जाने पर, केपीटी ने दिशा–निर्देशों के अनुसार मूल्यह्रास का परिकलन संशोधित किया है।

(घ). खाद्यान्नों और उर्वरकों के लिए, निम्नतर पार्सल आकार के पोतों के लिए, 30,000 टन पार्सल आकार और 7500 टन प्रतिदिन से अधिक के पोतों के लिए कार्गो प्रहस्तन दर के लिए प्रतिमानक 10,000 टन प्रतिदिन है। खाद्यान्नों और उर्वरकों का प्रहस्तन करने के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित पोतों का पार्सल आकार 24,000 टन है। इस कार्गो समूह के लिए, सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के समय, पत्तन ने प्रतिमानकों में निर्धारित 75,000 टन प्रति घंटा प्रतिदिन की बजाय प्रहस्तन दर 10,000 टन पर विचार किया है।

(ङ). कोयला, चूनापत्थर, खनिजों आदि के लिए, सभी पार्सल आकार के पोतों के लिए कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रतिमानक 10,000 टन प्रतिदिन है। पत्तन ने 75000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

(च). बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थों की प्रचालन लागत के प्रारंभिक अनुमानन के समय, पत्तन ने, प्रतिमानक में यथा विनिर्दिष्ट बर्थ और निकर्षण के निर्माण की कुल लागत के 1 प्रतिशत के अलावा, वर्तमान में प्रोद्भूत की इस गणना पर वार्षिक व्यय के आधार पर (क) अचल परिसंपत्तियों के 2 प्रतिशत पर मूल्यह्रास और (ख) अनुरक्षण निकर्षण की लागत भी शामिल की थी। केपीटी ने बाद में बर्थ की मरम्मतों और अनुरक्षण लागत, बीमा तथा मूल्यह्रास पूंजी लागत के क्रमशः 1 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत पर विचार करते हुए परिगणना संशोधित की है। हालांकि प्रतिमानकों के अनुसार, बर्थ की प्रचालन लागत पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित की जानी चाहिए, इसलिए यह तथ्य बना रहता है कि सृजित परिसंपत्तियां उपयुक्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और परिसंपत्तियों का मूल्य टूट–फूट के कारण मूल्यह्रास के लिए बाध्य है। इसलिए, जैसाकि अन्य पत्तनों पर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विचार किया गया है,

प्रचालन लागत के क्रमशः बीमा और मूल्यह्रास के तत्व पूंजी लागत के 1 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत पर बर्थों के लिए राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के लिए स्वीकार्य हैं। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा–निर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि वह व्यय की उस मद विशेष पर निर्णय ले जिसके लिए प्रतिमानक दिशा–निर्देशों में स्पष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए हैं।

(छ). प्रतिमानक के अनुसार, टर्मिनल के पास ग्रैब/हुक जुड़नारों के साथ 20 टन क्षमता की 3 सं. स्तर लफिंग घाट क्रेनें होनी चाहिएं। इसके बावजूद, केपीटी ने 25 टन क्रेन और एक 50 टन क्रेन की 2 सं. का प्रस्ताव किया है।

(iii). (क). बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा इन्हें ध्यान में रखकर 14,98,426 मी0टी0 (1.5 मिलियन टन में पूर्णांकित) निर्धारित की गई है – पिछले तीन वर्षों में प्रहस्तित कार्गो की औसत का प्रतिशत हिस्सा और खाद्यान्नों तथा उर्वरकों और कोयले, चूना पत्थर, खनिज, आदि का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दरों में मामूली विपथन के साथ, पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा–निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार इन कार्गों का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दर। यदि वर्ष 2008 के दिशा–निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक सख्ती से लागू किए जाते हैं, केपीटी द्वारा निर्धारित 14,98,426 मीट्रिक टन की क्षमता के विपरीत 15,06,458 मीट्रिक टन सर्वोत्तम क्षमता होती है। उसके मद्देनज़र, यह प्राधिकरण 1.5 मिलियन टन की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करता है।

(ख). केपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 12 जून, 2008 में रू0 126.34 करोड़ की पूंजी लागत अनुमानित की है जिसमें बर्थ अपरन और मार्ग की लागत भंडारण यार्ड, सड़कें, रेल ट्रैक, भवन, अभियांत्रिक उपस्कर लागत आदि 10 प्रतिशत वृद्धि के प्रावधान सहित शामिल होंगे। पत्तन ने बाद में कुछ उपस्कर के संवर्धन के कारण और पूर्ववर्ती अनुमानों को अधुनातन करते हुए पूंजी लागत को संशोधित कर रू0 134.17 करोड़ कर दिया था। केपीटी ने पुष्टि की है कि लागत अनुमान प्रचलित बाज़ार दरों अथवा समान कार्यों के लिए स्वीकृत दरों पर आधारित है। इस प्रकार, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए उपर्युक्त पैरा 9 (ii) (क) में उल्लिखित सीमा के अलावा पत्तन द्वारा अनुमानित संशोधित लागत पर विश्वास किया गया है।

(ग). पत्र दिनांक 12 सितम्बर, 2008 के अधीन केपीटी से प्राप्त संशोधित ब्योरों के आधार पर, केपीटी की पूर्ववर्ती गणनाएं पूंजी लागत और प्रचालन लागत के संदर्भ में उपयुक्ततः सही की गई है। पूर्ववर्ती गणना में संशोधन करते समय, केपीटी ने निम्नलिखित बदलाव किए हैं:–

(i). <u>कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रचालन लागत:</u>

(क). ईंधन की इकाई दर मौजूदा प्रचलित दर के आधार पर संशोधित कर रू0 36 प्रति लिटर से रू0 40.27 प्रति लिटर की गई है।

(ख). सिविल ढाँचे पर मूल्यह्रास 30 वर्षों के जीवनकाल पर परिकलित किया गया है।

(ग). क्रेनों, फोर्कलिफ्ट और अन्य बिजली उपस्कर पर मूल्यह्रास 3–पारी कार्य पर विचार करते हुए कम्पनी अधिनियम में यथा उपलब्ध 10.34 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर उपलब्ध करवाया गया है।

(ii). <u>बर्थ अनुरक्षण के लिए प्रचालन लागत:</u>

(क). बीमा पर व्यय पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।

(ख). अलग–से सुविचारित अनुरक्षण निकर्षण व्यय हटा दिया गया है क्योंकि प्रचालन व्यय के लिए प्रतिमानक इस लेखा पर भी व्यय शामिल करना है।

(ग). मूल्यह्रास 30 वर्षों के जीवनकाल को लेते हुए स्वीकार किया गया है।

(घ). **अनुबंध–I** रूप में संलग्न विवरण में बहुउद्देशीय शुष्क कार्गो बर्थों के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क का संशोधित परिकलन दिया गया है जैसाकि केपीटी द्वारा भेजा गया है जिसपर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। यह विवरण प्रकट करता है कि रू0 14088 लाख के पूंजी आधार पर 16 प्रतिशत पर 2254 लाख का आरओसीई प्रदान करने के पश्चात और रू0 2415 लाख पर प्रचालन लागत लेते हुए, कार्गो प्रहस्तन प्रचालन से वार्षिक राजस्व आवश्यकता रू0 4669 लाख है। हालांकि प्रतिमानकों के अनुसार, पत्तन ने इस राजस्व आवश्यकता को कार्गो प्रहस्तन, प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में 90:5:5 के अनुपात में प्रभाजित किया है, इसने प्रारंभ में घटक–वार प्रशुल्क सीमाएं प्रस्तावित नहीं की थीं। संयुक्त सुनवाई में दी गई सलाह के स्किवेल रूप में, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 12 सितम्बर 2008 के अधीन

घटक–वार प्रशुल्क सीमाएं भेजी हैं। घटक–वार प्रशुल्क सीमाओं पर विचार करते समय, केपीटी ने, तथापि, माना है कि यह बर्थ वर्ष भर में केवल विशिष्ट घटकों के समूह द्वारा उपयोग किया जाएगा। घटक–वार प्रशुल्क सीमा प्रत्येक कार्गो समूह के अधीन प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद वाले कार्गो के प्रतिशत हिस्से और प्रतिमानक के अनुसार उपलब्ध की गई प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए जिनपर क्षमता के निर्धारण के लिए विश्वास किया गया है, संशोधित की गई है। प्रतिमानक के अनुसार विभिन्न घटकों की विभिन्न प्रहस्तन दरों पर विचार करते हुए और रू0 4202 लाख (ऊपर उल्लिखित रू0 4669 का 90 प्रतिशत) की राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए, इकाई कार्गो प्रहस्तन प्रभार परिगणित किए गए हैं। परिगणनाओं के ब्योरे वाला विवरण 'अनुबंध–II' रूप में संलग्न किया गया है। सरकारी नीति के अनुसार तदनुरूपी रियायती तटीय दर भी विपथित की गई है।

(ङ). प्रहस्तन प्रभारों की अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा में प्रदान की जाने वाली सेवाओं का ब्योरा निर्दिष्ट किया जाना चाहिए जिसके लिए प्रचालक निर्धारित प्रशुल्क वसूल कर सकता है। यह स्वीकार्य है कि इस स्थिति में सभी सेवाओं को विस्तार से सूचीबद्ध करना मुश्किल है, ऐसी सेवाएं आज पत्तन न्यास से इतर विभिन्न एजेंसियों द्वारा प्रदान की जाती हैं। परंतु यह उम्मीद की जाती है कि निजी टर्मिनल प्रचालक को ऐसी सभी सेवाएं बृहत् रूप से उपलब्ध करवानी चाहिए। इस प्राधिकरण के मांगने पर, केपीटी ने पत्तन पर उपलब्ध करवाई जा रही विभिन्न सेवाएं भेजी हैं। भेजी गई सूचना के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के प्रति सेवा की कवरेज अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्दिष्ट की गई है।

(च). दिशा–निर्देशों के अनुसार, आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अन्तरण क्षेत्र पर कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार प्रभार्य है। पत्तन ने भंडारण प्रभारों के लिए राजस्व आवश्यकता निर्धारित की है, परंतु उस कार्गो के लिए किन्हीं प्रभारों की वसूली प्रस्तावित नहीं की है जो स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के पश्चात अन्तरण क्षेत्र में रह सकता है। भंडारण प्रभारों संबंधी रू0 233.50 लाख (रू0 4669 लाख का 5 प्रतिशत) की राजस्व आवश्यकता आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले कार्गो से पूरी की जानी है। यह लक्ष्य आयात कार्गो के मामले में 6वें से 12वें दिन, 13वें से 19वें दिन और 20वें दिन तथा उसके बाद के बीच भंडारण के लिए और निर्यात कार्गो के मामले में 16वें से 22वें दिन, 23वें से 29वें दिन और 30वें दिन तथा उसके बाद के बीच भंडारण के लिए क्रमशः रू0 10/–, रू0 15/– और रू0 20/– प्रति टन का प्रभार निर्धारित करते हुए अर्जित किया जा सकता है। साप्ताहिक आधार पर ये स्लैब इस मामले में भी सुविधानुसार अंगीकृत किए जा सकते हैं जैसाकि समान प्रशुल्क ढाँचा केपीटी के मौजूदा दरमान में उपलब्ध है।

(छ). विविध प्रभारों संबंधी राजस्व आवश्यकता भी रू0 233.50 लाख (रू0 4669 लाख का 5 प्रतिशत) होती है। कार्गो प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के अधीन शामिल नहीं किए गए व्ययों की पूर्ति के लिए, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, रू0 15.56 प्रति टन की प्रशुल्क सीमा विविध प्रभार मद में अनुमोदित की गई है।

(ज). पत्तन ने शुरू में बर्थ लागत रू0 7636 लाख, भारी निकर्षण रू0 543 लाख, और आकस्मिकताएँ, स्थापना तथा वृद्धि प्रभार रू0 1272 लाख के साथ बर्थ की निर्माण लागत रू0 9451 लाख अनुमानित की थी। बर्थ की निर्माण लागत बाद में संशोधित की गई है क्योंकि बर्थ अपरन और मार्ग की लागत सिविल निर्माण की लागत के अधीन पहले ही सुविचारित किया जा चुका था। अतः बर्थ की संशोधित निर्माण लागत रू0 4126 लाख पर प्रतिवेदित की गई है।

(झ). मरम्मतें और अनुरक्षण लागत, बीमा और मूल्यह्रास पूंजी लागत के क्रमशः 1 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत पर विचार करते हुए, प्रचालन लागत प्रति बर्थ रू0 220 लाख होती है। रू0 4126 लाख की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत पर रू0 660 लाख का आरओसीई प्रदान करने और प्रचालन लागत रू0 220 लाख लेने के पश्चात, बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता रू0 880 लाख होती है।

(iv). 31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला और पीओएल से इतर कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं सहित) और तटीय पोतों के लिए निर्धारित किए जाने चाहिएं जोकि सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। केपीटी ने प्रारंभ में कोई तटीय दरें प्रस्तावित नहीं की थीं। चूंकि बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ विदेशी और तटीय दोनों पोतों का प्रहस्तन करेंगे, इसलिए यह जरूरी है कि रियायती तटीय दरें कार्गो और पोत संबंधित प्रभारों दोनों के लिए उपलब्ध करवाई जाएं।

(v). यह देखा गया है कि प्रारंभिक प्रस्ताव में केपीटी द्वारा निर्धारित रू0 0.02 प्रति जीआरटी प्रति घंटा के बर्थ किराये की इकाई दर बर्थिंग प्रचालन के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा नहीं करेगी। वास्तव में, लक्षित राजस्व की पूर्ति के लिए बर्थ किराये की इकाई दर पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण सही नहीं है। प्रति जीआरटी प्रति घंटा प्रभारों पर पहुंचने की पद्धति राजस्व आवश्यकता को कुल जीआरटी घंटों में बांटते हुए संशोधित किया गया है। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के अपफ्रंट बर्थ किराये का विस्तृत परिकलन अनुबंध–III रूप में संलग्न किया गया है। संशोधनों के परिणामस्वरूप प्रति जीआरटी प्रति घंटा बर्थ किराया प्रशुल्क रू0 0.02 से रू0 0.94 हो गया है। सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित पूर्व–डॉलर विनिमय दर लागू करते हुए रूपया कीमत को डॉलर में बदलते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाते हैं। तथापि, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/18/2008–पीपीटी दिनांक 12 अगस्त 2008 द्वारा पारादीप पत्तन न्यास के लौह अयस्क और कोयला बर्थों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया दरों को अंतिम रूप देते समय यह मत लिया था कि यह दृष्टिकोण अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में उपयुक्त नहीं है जिसकी वैधता 30 वर्ष होगी। तब यह निर्णय लिया गया था कि विदेशी मुद्रा पर वृद्धि आधारित डब्ल्यूपीआई लागू करना सही नहीं है क्योंकि अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता और किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी एक को इस स्थिति का सामना करना होगा, इस आधार पर कि प्रोत्साहन किसको होता है। जैसाकि पारादीप पत्तन न्यास के मामले में निर्णय लिया गया था, केपीटी के बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के मामले में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार केवल रुपए में मूल्यवर्गित किए जाएंगे। केपीटी ने अनुमान लगाया है कि बर्थों पर आने वाले पोतों का 10 प्रतिशत तटीय श्रेणी के अंतर्गत आएगा। रू0 880 लाख प्रतिवर्ष की राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए, विदेशगामी पोतों के लिए दर रू0 0.98 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी और तदनुरूप रियायती तटीय दर रू0 0.59 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी।

10.1. दिशा–निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोदभूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

10.2. दिशा–निर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों के शुरू होने से पहले, निजी प्रचालकों को अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों को शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण के पास जाना होगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है।

10.3. दिशा–निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान की शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरण अथवा निवर्चन की अपेक्षा वाला कोई प्रश्न उठता है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

10.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से लाए जाने चाहिएं। निजी प्रचालकों से उम्मीद की जाती है कि कम से कम बोली दस्तावेज़/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों का निष्पादन किया जाए।

10.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाँच करेगा और अपने निर्णयों को कांडला पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरूद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो कांडला पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

10.6. टर्मिनल पर व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक कांडला पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन होंगे।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार–विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कांडला पत्तन न्यास में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है जोकि **अनुबंध–IV** रूप में संलग्न है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/08-असा.]

अनुबंध–I

कांडला पत्तन पर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण		केपीटी द्वारा यथा अनुमानित	टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित
क.	क्षमता			
	(क). प्रहस्तित किए जाने वाले खाद्यान्न और उर्वरक पोतों का प्रतिशत	19.79%		
	(ख). प्रहस्तित किए जाने वाले कोयला, चूनापत्थर, खनिज, आदि पोतों का प्रतिशत	21.05%		
	(ग). प्रहस्तित किए जाने वाले अन्य शुष्क बल्क पोतों का प्रतिशत	19.53%		
	(घ). प्रहस्तित किए जाने वाले स्टील और बैगों में रखे कार्गो वाले पोतों का प्रतिशत	29.07%		
	(ङ). प्रहस्तित किए जाने वाले अन्य लकड़ी के लट्ठों वाले पोतों का प्रतिशत	10.57%		
	(च). खाद्यान्न और उर्वरक पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	10000		
	(छ). कोयला, चूनापत्थर, खनिज, आदि पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	7500		
	(ज). अन्य शुष्क बल्क पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	4505		
	(झ). स्टील और बैगों में रखे कार्गो वाले पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	4000		
	(ण). अन्य–लकड़ी लट्ठों वाले पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन)	2500		
	(त). केपीटी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता 0.7x {0.1979 x 10000 + 0.2105 x 7500 + 0.1953 x 4505 + 0.2907 x 4000 + 0.1057 x 2500} x 365 (टन)	14,98,426		
	(थ). टीएएमपी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता 0.7x {0.1979 x 7500 + 0.2105 x 10000+ 0.1953 x 4505 + 0.2907 x 4000 + 0.1057 x 2500} x 365 (टन)	15,06,458		
	(द). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु सुविचारित सर्वोत्तम क्षमता (टन)		15,00,000	15,00,000
ख.	टर्मिनल की पूंजी लागत (रुपये लाखों में)			
(i).	सिविल ढांचा		8748	8748
(ii).	उपस्कर लागत		4669	4669
(iii).	विविध लागत		—	671
	कुल लागत		13417	14088
ग.	टर्मिनल की प्रचालन लागत (रुपये लाखों में)			
	(क). बिजली		176	176
	(ख). ईंधन		135	135
	(ग). मरम्मतें और अनुरक्षण – सिविल		87	87
	(घ). मरम्मतें और अनुरक्षण – अभियांत्रिक		233	233
	(ङ). बीमा		134	141
	(च). मूल्यह्रास		775	775
	(छ). लाइसेंस शुल्क		164	164

	(ज). पूंजी लागत के 8% पर अन्य व्यय	672	704
	कुल [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ङ.)+(च)+(छ)+(ज)]	2376	2415
घ.	कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	2376	2415
(ii).	पूंजी लागत के 16% की दर से आरओसीई	2147	2254
	कुल राजस्व आवश्यकता	4523	4669
ङ..	प्रशुल्क (रुपये प्रति टन)		
(i).	प्रहस्तन प्रभार		
	(क). खाद्यान्न और उर्वरक		
	विदेशी	165.96	189.18
	तटीय	99.57	113.51
	(ख). कोयला, चूनापत्थर, खनिज, आदि		
	विदेशी	221.27	141.81
	तटीय	132.76	85.09
	(ग). अन्य शुष्क बल्क कार्गो		
	विदेशी	368.38	314.96
	तटीय	221.03	188.98
	(घ). स्टील और बैगों में रखा कार्गो		
	विदेशी	414.89	354.54
	तटीय	248.93	212.73
	(ङ.). अन्य–लकड़ी के लट्ठे		
	विदेशी	663.82	567.58
	तटीय	398.29	340.55
(ii).	भंडारण प्रभार	15.08	15.56
(iii).	विविध प्रभार	15.08	15.56
च.	बर्थ की पूंजी लागत (रुपये लाखों में)		
(i).	बर्थ निर्माण लागत	3583	3583
(ii).	भारी निकर्षण	543	543
	जोड़ (i + ii) का	4126	4126
छ.	बर्थ की प्रचालन लागत (रुपये लाखों में)		
(i).	मरम्मतें और अनुरक्षण (पूंजी लागत का 1%)	41	41
(ii).	बीमा (पूंजी लागत का 1%)	41	41
(iii).	मूल्यह्रास (पूंजी लागत का 2% / 3.34%)	138	138
	कुल (रुपये लाखों में)	220	220
ज.	बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	220	220
(ii).	पूंजी लागत पर 16% की दर से आरओसीई	660	660
	कुल राजस्व आवश्यकता	880	880
झ.	प्रशुल्क (रुपया)		
(i).	बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा		
	(क) विदेशगामी पोत	1.04	0.98
	(ख) तटीय पोत	0.62	0.59

अनुबंध – II

विभिन्न कार्गो समूहों के अधीन प्रहस्तन प्रभारों की परिगणनाएँ दर्शाते हुए विवरण

कार्गो समूह	कार्गो हिस्सा	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस (iv / iii)	कार्गो कार्य दिवसों का प्रतिशत	राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (विदेशी) (रुपयों में)	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (तटीय) (रुपयों में)	दर रुपयों में (प्रति टन) (विदेशी)	दर रुपयों में (प्रति टन) (तटीय)
(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)	(xi)
खाद्यान्न और उर्वरक	19.79%	7500	296850	39.58	12.83%	539.12	267165	29685	189.18	113.51
कोयला, चूना पत्थर, खनिज, आदि	21.05%	10000	315750	31.57	10.23%	429.86	284175	31575	141.81	85.09
अन्य शुष्क बल्क कार्गो	19.53%	4505	292950	65.03	21.08%	885.78	263655	29295	314.96	188.98
स्टील और बैगों में रखा कार्गो	29.07%	4000	436050	109.01	35.32%	1484.15	392445	43605	354.54	212.73
अन्य – लकड़ी के लट्ठे	10.57%	2500	158400	63.36	20.54%	863.09	142560	15840	567.58	340.55
कुल	100%		1500000	308.55	100.00	4202.00	1350000	150000		

विदेशी/तटीय दरों की नमूना परिगणना (खाद्यान्न और उर्वरक)
विदेशी कार्गो : 267165 टन
तटीय कार्गो : 29685 टन
कुल कार्गो : 296850 टन
राजस्व आवश्यकता : रु0 539.12 लाख
267165 x + 0.6 * 29685 x = रु0 539.12 लाख
267165 x + 17811 x = रु0 539.12 लाख
284976 x = रु0 539.12 लाख
x (विदेशी) = रु0 189.18
.6 x (तटीय) = रु0 113.51

अनुबंध III

कांडला पत्तन न्यास पर 13वें से 16वें बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ (पीपीपी परियोजना) के अपफ्रंट बर्थ किराये का परिकलन

			टीएएमपी द्वारा सुविचारित					
क्र.सं.	विवरण	इकाई	खाद्यान्न और उर्वरक	कोयला, खनिज, आदि	अन्य शुष्क बल्क	स्टील और बैगों में रखा कार्गो	अन्य	कुल
i	अनुपात	%	19.79%	21.05%	19.53%	29.07%	10.57%	100%
ii	प्रहस्तित किया जाने वाला टनभार	टन	296850	315750	292950	436050	158400	1500000
iii	जलयान दिवस आऊटपुट	टीपीडी	7500	10000	4505	4000	2500	
iv	बर्थ दिवसों की सं. (ii /iii)	बर्थ दिवस	39.58	31.58	65.03	109.01	63.36	
v	बर्थ घंटों की संख्या (iv * 24)	घंटे	949.92	757.80	1560.67	2616.30	1520.64	7405.33
vi	औसत जीआरटी	टन	17085	16289	13037	8966	13654	69031
vii	औसत जीआरटी (viii) x (v)	टन	16229383	12343804	20346402	23457746	20762819	93140153
viii	राजस्व आवश्यकता	रुपये						88000000
ix	बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (x / ix)	रुपया						0.94

परिगणनाएँ:

i.	90% विदेशगामी पोतों के लिए राजस्व आवश्यकता + 10% तटीय पोत (रुपये)		88000000
ii.	विदेशगामी पोतों का जीआरटी		83826138
iii.	तटीय पोतों का जीआरटी		9314015
iv.	कुल जीआरटी	=	93140153
v.	83826138 x + 0.6 * 9314015 x		88000000
vi.	83826138 x + 5588409 x =	=	89414547x
vii	89414547x		88000000
vii.	X (विदेशगामी) (रुपया)	= =	0.98
viii.	0.6 * 0.94 (तटीय) (रुपया)	: =	0.59

अनुबंध–IV

कांडला पत्तन न्यास
बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनलों की प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:–

(i). **"तटीय पोत"** का अभिप्राय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत से है।

(ii). **"विदेशी पोत"** का अभिप्राय तटीय पोतों से इतर किसी पोत से है।

(iii). **"प्रतिदिन"** का अभिप्राय प्रति केलेंडर दिवस से है जब तक कि अन्यथा उल्लिखित न हो।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

(i) पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक, नौवहन द्वारा जैसा इसका प्रमाणन किया गया है, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' पोत के बारे में निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए किसी प्रकार से प्रासंगिक नहीं होगा।

(ii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं।

(ख). ताप कोयला से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं।

(ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान–तट स्थानांतरण और घाट से/घाट को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होनी चाहिएं।

(घ). विदेशी पत्तन से कार्गो, जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने की अनुमति वाले पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहन किया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।

(iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:

(क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।

(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।

(ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।

(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने के पश्चात केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।

(iv). परिगणित सभी प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(v). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार:

मास्टरों/स्वामियों/पोत के एजेंटों और पहुंचने वाले अथवा पत्तन के समीप पड़े अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होंगे:–

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रुपया में)	तटीय पोत (रुपया में)
1.	सभी पोत	0.98	0.59

टिप्पणियाँ:

(i). बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ के अभिग्रहण के समय से परिकलित की जाएगी।

(ii). बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं, जैसे – बर्थ का अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फॉयर वॉच, आदि के प्रभार शामिल हैं।

(iii). जब कोई पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली के कारण अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से इसके बर्थ में लगातार एक घंटा अथवा उससे अधिक निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।

(iv). (क). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटों बाद रुक जाएगा।
(ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों, खराब मौसम, और रात्रि नेविगेशन की कमी के कारण से जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही देगा।

(v). दंडात्मक बर्थ किराया गलत संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष होगा।

"गलत संकेत" तब माना जाएगा, जब कोई पोत तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की माँग कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत के कारण किसी अन्य वजह से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई पोत प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौसंचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है।"

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे:–

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)	
		विदेशी	तटीय
(क).	खाद्यान्न और उर्वरक	189.18	113.51
(ख).	ताप कोयला	141.81	141.81
(ग).	कोयला (ताप कोयला से इतर), चूनापत्थर, खनिज, चीनी, नमक, आदि	141.81	85.09
(घ).	अन्य शुष्क बल्क	314.96	188.98
(ङ).	स्टील और बैग में रखा कार्गो	354.54	212.73
(च).	लकड़ी की लट्ठे	567.58	340.55

टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार इनके लिए समेकित प्रभार है – (i) पोत से कार्गो की उतराई, नौभरण और भंडारण के बिन्दु तक उसका स्थानांतरण सहित, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदाई और (ii) स्टेकयार्ड पर ट्रकों से कार्गो की उतराई, 15 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई बिन्दु पर कार्गो स्थानांतरण और जलयान पर लदाई, नौभरण सहित। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां कहीं जरूरी हो, शामिल है।

4. भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगे:–

(क). आयात के लिए

(दर रुपयों में प्रति मी.ट.)

क्र.सं.	घटक	दर छठे दिन से बारहवें दिन	दर तेरहवें दिन से उन्नीसवें दिन	दर बीसवें दिन से आगे के लिए
(क).	सभी प्रकार के कार्गो	10	15	20

(ख). निर्यात के लिए

(दर रुपयों में प्रति मी.ट.)

क्र.सं.	घटक	दर सोलहवें दिन से बाइसवें दिन	दर तेइसवें दिन से उनतीसवें दिन	दर तीसवें दिन से आगे के लिए
(क).	सभी प्रकार के कार्गो	10	15	20

उपर्युक्त खंड 4 (क) और 4 (ख) के लिए टिप्पणियाँ:

(i). आयात कार्गो के लिए पाँच निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिवस स्वीकार्य होंगे। निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।

(ii). निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो के विशम के लिए भंडारण प्रभार टर्मिनल के अकार्य–दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश–दिवसों सहित सभी कार्य दिवसों के लिए देय होगा।

(iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

5. विविध प्रभार

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)
(क).	सभी प्रकार के कार्गो	15.56

ऊपर निर्धारित विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे – घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो को तौलना, धूल निदारण आदि के प्रावधान के लिए समेकित प्रभार है।

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोद्भूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 8th November, 2008

No. TAMP/35/2008-KPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Kandla Port Trust for upfront tariff setting for four multipurpose cargo berths on BOT basis at the Kandla Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/35/2008-KPT

Kandla Port Trust ... **Applicant**

ORDER

(Passed on this 14th day of October, 2008)

This case relates to a proposal dated 12 June 2008 received from Kandla Port Trust (KPT) for upfront tariff setting for construction of four multipurpose cargo berths on BOT basis at the Kandla Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008

2. The salient features of the proposal as contained in KPT's proposal dated 12 June 2008 are as follows:

(i). Berth length - 300 meters
(ii). Commodities to be handled:
  (a). Foodgrains and Fertilisers
  (b). Coal, Limestone, Minerals, Sugar, Salt, etc.
  (c). Other dry bulk
  (d). Steel and Bagged cargo
  (e). Timber Logs

(iii). Storage area:
  (a). 217000 square metres of open space
  (b). 4410 square metres of covered storage area

(iv). Capacity - 1.50 Million Metric Tonnes per berth
(v). Estimated capital cost of a terminal:

(a).	Civil	-	Rs.79.65 Crores per berth
(b).	Equipment	-	Rs.46.69 Crores
	Total	-	Rs.126.34 Crores

(vi). Operating cost of the terminal - Rs.18.84 Crores
(vii). Revenue requirement for cargo operation - Rs.39.05 Crores
(viii). Cost of construction of berth - Rs.94.52 Crores
(ix). Operating and Maintenance cost of the berth - Rs.3.26 Crores
(x). Revenue requirement for berth operation - Rs.18.38 Crores
(xi). Upfront tariff proposed:

  (a). Cargo Handling Charges - Rs.234.36 per ton
  (b). Storage Charges - Rs.13.02 per ton
  (c). Miscellaneous Charges - Rs.13.02 per ton
  (d). Berth Hire Charges - Re.0.02 per GRT per hour

3. For the calculation of the upfront tariff, following points have been considered by KPT:

(i). Optimal capacity of a terminal has been determined taking into consideration the percentage share of average of last three years of cargo handled and handling rate of vessels carrying these cargo as per norms specified in the guidelines notified on 26 February 2008. The commodity-wise percentage share of average of last three years cargo handled and handling rate of vessels carrying this cargo are as under:

Sl. No.	Commodities to be handled	Percentage share	Handling rate(Tonnes)
(i).	Foodgrains and Fertilisers	19.79	10000
(ii).	Coal, Limestone, Minerals, Sugar, Salt, etc.	21.05	7500
(iii).	Other dry bulk	19.53	4505
(iv).	Steel and Bagged cargo	29.07	4000
(v).	Timber Logs	10.56	2500

(ii). Tariff has been worked out with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast.

(iii). Deprecation has been calculated following the straight line method as per the life norms prescribed by the Ministry of Shipping and Road Transport and Highways.

(iv). The License Fee for lands has been taken as per the rate prescribed in the existing Scale of Rates of KPT.

(v). Revenue share has not been considered as an item of cost for fixing the upfront tariff.

(vi). Return on Capital Employed is considered at 16% on the Capital Cost.

4.1. The proposal was circulated among the relevant user organisations and short listed bidders, based on the details furnished by KPT.

4.2. The comments, as and when received from the user organizations / short listed bidders, were forwarded to the KPT for remarks. The KPT has responded to the comments furnished by the users / shortlisted bidders on its proposal.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal KPT was requested to furnish following information/clarification on various points vide our letter dated 28 July 2008. KPT has furnished its reply under letter dated 7 August 2008. The details sought and the replies received are juxtaposed below:

<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>TAMP observation</th><th>KPT Clarification</th></tr>
<tr><td>1.</td><td>KPT has requested this Authority to fix upfront tariff for the 13th to 16th Multi Purpose Cargo Terminal. It is, however, clarified that the tariff cap to be prescribed now would not only be applicable to the 13th to 16th Multi Purpose Cargo Terminal but would be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargoes at the Kandla Port during the next five years. It is, therefore, necessary to prescribe a port specific tariff and not a project specific tariff as proposed by the KPT.</td><td>The proposal may please be considered as port specific and read as "Proposal from the Kandla Port Trust (KPT) for upfront tariff setting for Multi Purpose Cargo Berth (PPP Project) under Guideline for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trust 2008".</td></tr>
<tr><td>2.</td><td>The KPT is requested to submit working sheets revealing all the cost calculations including the physical features of a standard terminal to be constructed. For arriving out the prospective tariff, an existing Schedule of Rate of a similar functioning terminal/ berth can be taken as a basis. While submitting the working sheets KPT may comply with the following:</td><td>(1) The physical parameters of one berth is furnished below:
• Berth Parameters :-
➢ Length of Wharf Structure: 300 m each (1200 m)
➢ Width of wharf structure: 55 m (approx.)
➢ Backup area: 21.70 hectares/each berth
➢ Dredged level: (-) 15.10 m

<u>Berthing Structure:</u>
The deck will be designed to withstand the weight of heavy-duty cargo handling equipment, including movement of loaded containers. The design must cater to berthing of ships maximum 75,000 DWT.
(2) <u>CAPITAL COST CALCULATIONS:</u>
<table>
<tr><th>Sr. No.</th><th>Description</th><th>Amount (Rs)</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Quay & Transit Area (Marine Civil Work)</td><td></td></tr>
<tr><td>a</td><td>Pile Foundation (590 x 4 Nos)</td><td>2124000000</td></tr>
<tr><td>b</td><td>Superstructure (4 x300 x 54.45 m)</td><td>847459800</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

		c	Mooring and berthing aids	82924996
			Bollards 11 } x 4 =44 m	
			fender 11	
			Ladder 11	
		2	**Development of Backup area**	
		a	Reclamation of OSG/Backup area	522536000
		3	**Capital Dredging**	
		a	Construction of Bunds	2000000
		b	Dredging	215200000
		4	**Wharf Cranes**	
		a	25 T crane	800000000
		b	50 T Crane	600000000
		5	**Water supply and Fire Fighting lines**	
		a	On wharf structure	
			i. 200 mm dia D.I. line	1291290
			ii. 100 mm dia D.I. line	214500
		b	FF line in back up area	
			i. 200 dia DI line	12771000
		6	**Custom Fencing Wall**	
		a	RCC fencing wall	14400000
		b	Temporary fencing wall	2310000
		7	**Storage godowns**	123744600
			(approved Block Estimate for 6 godowns = RS 260400000 having area 37120 m2, so cost for 1 m2 = Rs. 7015)	
		8	**Office building**	3200000
		9	**Electrifications**	
		a	High Mast Towers on wharf structure	56760000
			and in Open Stacking Ground and back up area	
		b	Power supply line	3000000
		c	Electric sub station	2400000
		10	**Environmental Measures**	3000000
			Total	**5417212186**
			3% Contingencies	162516365
			2% Establishment Charges	111594571
			10% Escalation Charges	569132312
			GRAND TOTAL	**6260455434**

(a). The traffic handled during the last three years in respect of the dry bulk cargoes and break bulk general cargoes considered for arriving at the optimal capacity of the terminal.

The requisite statement is furnished below:

(Tonnes)

		2005-06	2006-07	2007-08	Average	Handling
I	Dry Bulk (free flow)					
	Group (A)					
(a)	Foodgrain	128479	1118268	561726	602824.33	54802.21
(b)	Fertilizers	1930349	2192620	4069331	2730766.67	248251.52
						303053.73
	Group (B)					
(a)	Coal	433629	724622	1179001	779084.00	70825.82
(b)	Salt	2163668	1229772	1217164	1536868.00	139715.27
(c)	Ores/Minerals	456547	828764	1013295	766202.00	69654.73
(d)	Sugar			181650	60550.00	5504.55
(e)	Miscellaneous	307262	376937	524574	402924.33	36629.48
						322329.85
II	Other Dry Bulk					

		II	Other Dry Bulk					
		(a)	Oil Extractions, Soya/Oil meals	2627396	2742357	3560533	2956762.00	266796.55
		(b)	Scrap Shredded/HMS	557015	140952	120	332895.67	30245.06
		(c)	Iron Pallets					299041.61
		III	Break Bulk General Cargo					
			Group (A)					
		(a)	Bagged Rice, Cement, Sugar etc.	1289385	1127837	930508	1115910.00	101446.36
		(b)	Steel Coils, Plates, Pipes, Pallets	1036967	1243006	1459113	1247029.67	113366.24
		(c)	Miscellaneous	2336120	4190430	1074828	2533458.67	230314.42
								445127.03
			Group (B)					
			Others					
		(a)	Timber Logs - Hard wood/Pine Poles	1595103	1806357	1940666	1780706.67	161882.61
								161882.61
(b).	A confirmation to the effect that: (i). the cost estimates are based on the prevailing market rate and the project report has either been updated or budgetary quotation obtained wherever required. Supporting documents should be furnished with the proposal. (ii). the unit rate of electricity applied is the prevailing rate. (iii). the unit rate of fuel applied is the prevailing rate.	It is confirmed that: (i). the cost estimates are based on the prevailing market rates, accepted rates of similar work and as per SOR. (ii). the unit rate of electricity applied is the prevailing rate and (iii). the unit rate of fuel applied is the prevailing rate.					
(c).	Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the Straight Line Method as per the norms prescribed in the Companies Act. KPT has stated that depreciation has been calculated following the Straight Line Method as per the life norms prescribed by the Ministry. KPT is requested to explain for the deviation.	There is no deviation in calculation of depreciation. Depreciation has been calculated following the straight line method only. However, the life is considered on the basis of norms prescribed by the Ministry.					
(d).	While calculating the depreciation on the civil structure and the berth, KPT has considered a time span of 50 years. In this respect, the KPT is requested to clarify in detail.	In the 40th conference of Chief Engineers as well as Chief Mechanical Engineers of all Major Ports the life of various Port structure were finalized. Based on this, for the calculation of depreciation on the civil structure and the berth, 50 years time span is considered.					
(e).	KPT is request to explain in detail how the berth hire rate per hour per GRT has been arrived at.	For the calculation of Berth Hire, rates per hour per GRT, average of actual dry cargo GRT of the year 2006-07 is considered.					
(f).	KPT is requested to submit a draft Scale of Rates along with the conditionalities.	In this regard , clause no. 2.3 & 2.9.1 of TAMP's guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008 may please be referred.					

6.1 KPT was requested to furnish the parcel size of the vessels estimated to handle the different types of cargoes. The port was also requested to explain how the berth hire rate per hour per GRT was arrived at at Re.0.02. It was also pointed out to the port that the capital cost of the

scheme amounting to Rs.626.05 crores stated in its letter dated 7 August 2008 differed from the capital cost mentioned in its proposal dated 12 June 2008. In an officer level meeting held on 18 August 2008, it emerged that KPT while calculating the berth hire had initially included Rs.48.62 crores (cost of berth apron and approach) twice, once in the civil construction cost and again in the berth construction cost.

6.2. KPT furnished the parcel size of the vessels and the average GRT of the vessels under different cargo groups vide letter d1ated 14 August 2008. By letter dated 28 August 2008, KPT also furnished a copy of the block estimate detailing the capital cost of the four berths at Rs.658.69 crores. It was observed that the increase in the estimated cost from Rs.626.05 crores to Rs.658.69 crores was due to the addition of 16 forklifts, 8 forklift trucks, 12 payloaders and the cost of laying road / rail tracks.

7.1. A joint hearing was held on 20 June 2008 where the KPT and the users/short listed bidders were present and made their submissions. At the joint hearing, KPT was advised to furnish the following additional information to enable this Authority to finalise the case:

(i). Revised calculation of upfront tariff.

(ii). Commodity wise tariff caps. The port should bear in mind the coastal tariff policy while proposing the commodity wise rate.

(iii). The list of services to be offered against different tariff elements.

(iv). The existing cost to users for handling different commodities.

7.2. KPT by letter dated 12 September 2008, submitted revised statements for the calculation of operating cost, berth hire charges and capital cost. It also furnished category wise tariff cap, proposed rates for foreign / coastal cargo and a statement showing category wise existing handling rates and proposed tariff cap. In the revised block estimate submitted, the capital cost of the project was increased to Rs.701.76 crores. It is observed that the capital cost increase from Rs.658.69 crores to Rs.701.76 crores is due to updating the cost of construction of the quay and transit area (Marine Civil Work) and reclamation of open stack ground and back-up area with revised rate analysis.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website http://tariffauthority.gov.in

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following points emerge for consideration:

(i). Although the KPT has requested this Authority to fix upfront tariffs for the four multipurpose dry cargo berths, it was clarified to the port that as per clause 2.2 of the Guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts of February 2008 the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the project of the four multipurpose dry cargo berths but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargoes at the Kandla Port during the next five years. KPT in its letter dated 7 August 2008 has informed that its proposal may be considered as a port specific proposal for upfront tariff setting under Guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts 2008.

(ii). In general, the KPT has followed the guidelines for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 issued by this Authority. Some deviations observed are discussed below:

(a). As per the norm for calculation of the capital cost, 5 % of civil and equipment cost has to be considered as miscellaneous cost to provide all other facilities required for operation of the berth including upfront payment, interest during construction and working capital margin. KPT has not included in the capital estimate the provision of 5 % of civil and equipment cost towards miscellaneous cost.

(b). As per the guidelines, under dry bulk cargo handling, rates have been specified for only (i). food grains and fertilisers and (ii). coal, limestone minerals etc. KPT has proposed an additional cargo group 'other dry bulk' with a handling rate of 4505 tonnes per day based on the actual handling rate of this commodity during 2007-08.

(c). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the Straight Line Method as prescribed in the Companies Act. KPT in its original proposal has calculated the depreciation following the Straight Line Method as per the life norms prescribed by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH). On being pointed out the specific provision in the guidelines, KPT has revised the calculation of depreciation in line with the guidelines.

(d). For foodgrains and fertilisers, the norm for cargo handling rate is 10,000 tonnes per day for vessels of more than 30,000 tonnes parcel size and 7,500 tonnes per day for lower parcel size vessels. The parcel size of the vessels estimated by KPT to handle foodgrains and fertilisers is 24,000 tonnes. For this cargo group, while arriving at the optimal capacity, the port has considered the handling rate as 10,000 tonnes instead of 7,500 tonnes per day prescribed in the norms.

(e) For coal, limestones, minerals etc, the norm for cargo handling is 10000 tonnes per day for vessels of all parcel sizes. The port has considered the handling rate at 7500 tonnes per day.

(f). While initially estimating the operating cost of the multipurpose dry cargo berths, the port, in addition to 1% of the aggregate cost of construction of berth and dredging as specified in the norm, had also included (a). depreciation at 2% of the fixed assets and (b) the cost of maintenance dredging based on the yearly expenditure on this count it incurs presently. KPT has subsequently revised the working by considering repairs and maintenance cost of berth, insurance and depreciation at 1%, 1% and 3.34% respectively of the capital cost. Although as per the norms the operating cost of the berth has to be restricted at 1% of the capital cost, the fact remains that the assets created require appropriate insurance cover and the value of the assets is bound to depreciate due to wear and tear. Hence, as has been considered while fixing the upfront tariff at other ports, the elements of insurance and depreciation respectively in the operating cost at 1% and 3.34% of the capital cost are allowed for determining revenue requirement for the berths. In this connection it is noteworthy that clause 3.6 of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects enables this Authority to decide on a particular item of expenditure, for which norms are not explicitly prescribed in the guidelines.

(g) As per norm, the terminal should have inter alia 3 Nos. level luffing wharf cranes of 20 Tonne capacity with grab / hook attachments. Instead, KPT has proposed 2 Nos. of 25 Tonne Cranes and one 50 Tonne crane.

(iii). (a). The optimal capacity of the multipurpose dry cargo berth has been assessed by KPT as 14,98,426 MT (rounded of to 1.50 million tonnes) taking into consideration the percentage share of average of last three years cargo handled and handling rate of vessels carrying these cargoes as per the norms prescribed in the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects with a minor deviation in handling rates for vessels carrying food grains and fertilizers and coal, limestone, minerals etc. If the norms prescribed in the Guidelines of 2008 are strictly applied, the optimal capacity works out to 15,06,456 metric tonnes as against the capacity of 14,98,426 metric tonnes arrived at by KPT. In view thereof, this Authority considers the optimal capacity at 1.5 million tonnes.

(b). The KPT in its initial proposal dated 12 June 2008 estimated a capital cost of Rs.126.34 crores which would include cost of berth apron and approach, storage yard, roads, rail tracks, buildings, mechanical equipment cost, etc including a provision of 10% for escalation. The port subsequently revised the capital cost to Rs.134.17 crores due to addition of few equipment and updating of earlier estimates. KPT has confirmed that the cost estimates are based on the prevailing market rates or the accepted rates for similar works. As such, except to the extent referred to in para 9 (ii) (a) above the revised cost estimated by the port is relied upon for fixing the upfront tariff.

(c). Based on the revised details received from KPT under letter dated 12 September 2008, the earlier calculations of KPT have been suitably corrected with reference to the capital cost and operating cost. While revising the earlier calculation, the KPT has effected following changes:

(i). Operating cost for cargo handling:

(a). The unit rate of fuel has been revised from Rs.36 per litre to Rs.40.27 per litre based on the current prevailing rate.

(b). The depreciation on civil structure has been computed on life of 30 years.

(c). The depreciation on cranes, forklift and other electric equipment has been provided at 10.34% p.a. as provided in the Companies Act considering 3 –shift working.

(ii). Operating cost for berth maintenance:

(a). Expenditure on insurance at 1% of the capital cost has been considered.

(b). Maintenance dredging expenditure considered separately is removed since the norm for operating expenditure is deemed to include expenditure on this account also.

(c). The depreciation has been allowed taking the life as 30 years.

(d). A statement, attached as **Annex-I** gives the revised computation of upfront tariff in respect of the multipurpose dry cargo berths as furnished by KPT which is relied upon in this analysis. The statement reveals that after providing ROCE of Rs.2254 lakhs at 16% on a capital base of Rs.14088 lakhs and taking the operating cost at Rs.2415 lakhs, the annual revenue requirement from cargo handling operation as Rs.4669 lakhs. Although as per the norms, the port has apportioned this revenue requirement among cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 90:5:5, it had not initially proposed the commodity-wise tariff caps. As a sequel to the advice given at the joint hearing, the port furnished the commodity-wise tariff caps under its letter dated 12 September 2008. While considering the commodity wise tariff caps, KPT has, however, assumed that the berth will be exclusively used by specific commodities group throughout the year. The commodity wise tariff cap has been revised taking into consideration the percentage share of cargo expected to be handled under each cargo group and the handling rate provided as per the norm which are relied upon to determine the capacity. Considering the different handling rates of the various commodities as per the norm and to meet the revenue requirement of Rs.4202 lakhs (90% of Rs.4669 lakhs stated above), the unit cargo handling charges have been worked out. A statement detailing the calculations has been attached as **'Annex** II'. The corresponding

concessional coastal rate as per the Government Policy has also been derived.

(e). The upfront tariff cap of handling charges should indicate the array of services to be provided for which the operator can levy the tariff prescribed. It is admitted that listing out all the services comprehensively is difficult at this juncture as such services are provided by different agencies other than the Port Trust today. But, it is expected that the private terminal operator should provide all such services comprehensively. At the instance of this Authority, the KPT has furnished the various services being provided at the port. Based on the information furnished, the coverage of service against levy of cargo handling charges is indicated in the upfront tariff schedule.

(f). As per the Guidelines, Storage charge is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The port has arrived at the revenue requirement for storage charges, but it has not proposed levy of any charges for the cargo that may remain in the transit area after the admissible free period. The revenue requirement of Rs.233.50 lakhs (5% of Rs.4669 lakhs) towards storage charges has to be met from the cargo that may remain after the permitted free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. This target can be achieved by prescribing a charge of Rs.10/-, Rs.15/- and Rs.20/- per tonne respectively for storage between 6th to 12th day, 13th to 19th day and 20th day and beyond in respect of import cargo and for storage between 16th to 22nd day, 23rd to 29th day and 30th day and beyond in respect of export cargo. The slabs on weekly basis can be conveniently adopted in this case also as a similar tariff structure is available in the existing Scale of Rates of KPT.

(g). The revenue requirement towards miscellaneous charges also works out to Rs.233.50 lakhs (5% of Rs.4669 lakhs). For meeting the expenses not covered under cargo handling and storage charges, a tariff cap of Rs.15.56 per tonne is approved as miscellaneous charges, as proposed by the Port.

(h). The port had initially estimated the construction cost of the berth at Rs.9451 lakhs with berth cost Rs.7636 lakhs, capital dredging Rs.543 lakhs, and contingencies, establishment and escalation charges at Rs.1272 lakhs. The construction cost of the berth has been subsequently amended as the cost of berth apron and approach had already been considered under the cost of civil construction. The revised construction cost of the berth is, therefore, reported at Rs.4126 lakhs.

(i). Considering the repairs and maintenance cost, insurance and depreciation at 1%, 1% and 3.34% respectively of the capital cost, the operating cost per berth works out to Rs.220 lakhs. After providing ROCE of Rs.660 lakhs at 16% on the capital cost of Rs.4126 lakhs and taking the operating cost at Rs.220 lakhs, the revenue requirement for multipurpose cargo berth operation works out to Rs.880 lakhs.

(iv). As per clauses 4.3 and 6.1.2 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005, concessional tariff has to be prescribed for coastal cargoes (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pallets) and coastal vessels which should not exceed 60% of the normal cargo / vessel related charges. KPT initially had not proposed any coastal rates. As the multipurpose cargo berths will handle both foreign and coastal vessels it is necessary to provide concessional coastal rates both for cargo and vessel related charges.

(v). It is observed that the unit rate of berth hire of Re.0.02 per GRT per hour arrived at by KPT in the initial proposal would not meet with the estimated revenue requirement for the berthing operation. In fact, the approach followed by the port for arriving at the unit rate of berth hire to meet with the target revenue is not correct. The methodology in arriving at the per GRT per hour charges has been modified by dividing the

revenue requirement by the total GRT hours. The detailed computation of upfront berth hire of the multipurpose cargo berths is attached as **Annex-III**. The modifications have resulted in changes in the per GRT per hour berth hire tariff from Re 0.02 to Re 0.94. Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the Re-Dollar exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire rates for the iron ore and coal berths of the Paradip Port Trust vide order No. TAMP/18/2008-PPT dated 12 August 2008 has, however, taken the view that this approach is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It was then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. As was decided in the case of Paradip Port Trust, the upfront berth hire charges in respect of the KPT's multipurpose cargo berths will be denominated in Rupee term only. KPT has estimated that 10% of the vessels calling at the berths would fall under coastal category. To meet with the revenue requirement of Rs.880 lakhs per annum, the rate for foreign going vessel will be Re.0.98 per GRT per hour and the corresponding concessional coastal rate will be Re.0.59 per GRT per hour.

10.1 As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

10.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operators shall approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

10.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operators.

10.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operators are expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

10.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Kandla Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Kandla Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

10.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kandla Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff schedule for the multipurpose cargo berths at Kandla Port Trust which is attached as **Annex – IV.**

BRAHM DUTT, Chairman

[ADVT III/4/143/08-Exty.]

ANNEX – I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR MULTIPURPOSE CARGO BERTHS AT KANDLA PORT

Sr.No.	Particulars		As estimated by KPT	As considered by TAMP
A.	**Capacity**			
	(a). Percentage of foodgrain and fertiliser vessels to be handled	19.79%		
	(b). Percentage of coal, limestone, minerals, etc. vessels to be handled	21.05%		
	(c). Percentage of other dry bulk vessels to be handled	19.53%		
	(d). Percentage of steel and bagged cargo vessels to be handled	29.07%		
	(e). Percentage of others-Timber Logs vessels to be handled	10.57%		
	(f). Ship day output of foodgrain and fertiliser vessels (tons)	10000		
	(g). Ship day output of coal, limestone, minerals, etc. vessels (tons)	7500		
	(h). Ship day output of other dry bulk vessels (tons)	4505		
	(i). Ship day output of steel and bagged cargo vessels (tons)	4000		
	(j). Ship day output of others-Timber Logs vessels (tons)	2500		
	(k). Optimal capacity as worked out by KPT 0.7x {0.1979 x 10000 + 0.2105 x 7500 + 0.1953 x 4505 + 0.2907 x 4000 + 0.1057 x 2500} x 365 (tons)	14,98,426		
	(l). Optimal capacity as worked out by TAMP 0.7x {0.1979 x 7500 + 0.2105 x 10000+ 0.1953 x 4505 + 0.2907 x 4000 + 0.1057 x 2500} x 365 (tons)	15,06,458		
	(m). Optimal capacity considered for fixing the upfront tariff (tons)		15,00,000	15,00,000
B.	**Capital Cost of the terminal** (Rs. in lakhs)			
(i).	Civil Structure		8748	8748
(ii).	Equipment Cost		4669	4669
(iii).	Miscellaneous Cost		—	671
	Total Cost		13417	14088
C.	**Operating Cost of the terminal** (Rs. in lakhs)			
	(a). Power		176	176

4379 GI/08-5

	(b). Fuel	135	135
	(c). Repairs and Maintenance - Civil	87	87
	(d). Repairs and Maintenance - Mechanical	233	233
	(e). Insurance	134	141
	(f). Depreciation	775	775
	(g). License fee	164	164
	(h). Other expenses at 5% of capital cost	672	704
	Total [(a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)+(g)+(h)]	2376	2415
D.	**Revenue Requirement for cargo handling** (Rs. in lakhs)		
(i).	Operating Cost	2376	2415
(ii).	ROCE @ 16% of capital cost	2147	2254
	Total Revenue Requirement	4523	4669
E.	**Tariff** (Rs. per ton)		
(i).	Handling Charges		
	(a). Foodgrain and Fertiliser		
	Foreign	165.96	189.18
	Coastal	99.57	113.51
	(b). Coal, limestone, minerals, etc.		
	Foreign	221.27	141.81
	Coastal	132.76	85.09
	(c). Other dry bulk cargo		
	Foreign	368.38	314.96
	Coastal	221.03	188.98
	(d). Steel and bagged cargo		
	Foreign	414.89	354.54
	Coastal	248.93	212.73
	(e). Others-Timber Logs		
	Foreign	663.82	567.58
	Coastal	398.29	340.55
(ii).	Storage Charges	15.08	15.56
(iii).	Miscellaneous Charges	15.08	15.56
F.	**Capital Cost of Berth** (Rs. in lakhs)		
(i).	Berth construction cost	3583	3583
(ii).	Capital dredging	543	543
	Total of (i + ii)	4126	4126
G.	**Operating Cost of Berth** (Rs. in lakhs)		
(i).	Repairs and Maintenance (1% of capital cost)	41	41
(ii).	Insurance (1% of capital cost)	41	41
(iii).	Depreciation (2% / 3.34% of capital cost)	138	138
	Total (Rs. in lakhs)	220	220
H.	**Revenue Requirement for berth operation** (Rs. in lakhs)		
(i).	Operating Cost	220	220
(ii).	ROCE @ 16% on capital cost	660	660
	Total Revenue Requirement	880	880
I.	**Tariff (Re)**		
(i).	Berth Hire per GRT per hour		
	(a) Foreign Going Vessels	1.04	0.98
	(b) Coastal Vessels	0.62	0.59

Annex – II

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days (iv / iii)	Percen-tage of Cargo Working days	Revenue Require-ment . (Rs. in Lakhs)	Cargo to be handled (Foreign) (In Rs.)	Cargo to be handled Coastal (Rs.)	Rate in Rs. (Per Tonne) (Foreign)	Rate in Rs. (Per Tonne) (Coastal)
(i)	. (ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)	(xi)
Foodgrain and Fertiliser	19.79%	7500	296850	39.58	12.83%	539.12	267165	29685	189.18	113.51
Coal, limestone, minerals, etc.	21.05%	10000	315750	31.57	10.23%	429.86	284175	31575	141.81	85.09
Other dry bulk cargo	19.53%	4505	292950	65.03	21.06%	885.78	263655	29295	314.96	188.98
Steel and bagged cargo	29.07%	4000	436050	109.01	35.32%	1484.15	392445	43605	354.54	212.73
Others –Timber Logs	10.57%	2500	158400	63.36	20.54%	863.09	142560	15840	567.58	340.55
Total	100%		1500000	308.55	100.00	4202.00	1350000	150000		

Sample Working of Foreign / Coastal Rates (Foodgrain and Fertiliser)
Foreign Cargo : 267165 Tonnes
Coastal Cargo : 29685 Tonnes
Total Cargo: 296850 Tonnes
Revenue Requirement: Rs. 539.12 Lacs
267165 x + 0.6 * 29685 x = Rs. 539.12 Lacs
267165 x + 17811 x = Rs. 539.12 Lacs
284976 x = Rs. 539.12 Lacs
x (Foreign) = Rs. 189.18
.6 x (Coastal) = Rs. 113.51

ANNEX - III

COMPUTATION OF UPFRONT BERTH HIRE OF 13th TO 16th MULTIPURPOSE CARGO BERTH (PPP PROJECT) AT KANDLA PORT TRUST

			As considered by TAMP					
Sr. No	**Particulars**	**Unit**	**Foodgrain and fertilisers**	**Coal, minerals etc.**	**Other dry bulk**	**Steel and bagged cargo**	**Others**	**Total**
i	Ratio	%	19.79%	21.05%	19.53%	29.07%	10.57%	100%
ii	Tonnage to be handled	**Tonnes**	296850	315750	292950	436050	158400	1500000
iii	Ship day output	TPD	7500	10000	4505	4000	2500	
iv	No of berth days (ii /iii)	Berth Days	39.58	31.58	65.03	109.01	63.36	
v	Number of berth hours (iv * 24)	Hours	949.92	757.80	1560.67	2616.30	1520.64	7405.33
vi	Average GRT	Tonnes	17085	16289	13037	8966	13654	69031
vii	Total GRT (viii) x (v)	Tonnes	16229383	12343804	20346402	23457746	20762819	93140153
viii	Revenue Requirement	Rs.						**88000000**
ix	Berth hire per GRT per hour (x / ix)	**Re.**						**0.94**

Workings:

i.	Revenue requirement for 90% foreign going vessels + 10% coastal vessels (Rs)		88000000
ii.	GRT of foreign going vessels		83826138
iii.	GRT of coastal vessels		9314015
iv.	Total GRT	=	93140153
v.	83826138 x + 0.6 * 9314015 x		88000000
vi.	83826138 x + 5588409 x =	=	89414547x
vii	89414547x		88000000
vii.	X (foreign going) (Re.)	=	0.98
viii.	0.6 * 0.94 (coastal) (Re.)	=	0.59

ANNEX-IV

KANDLA PORT TRUST
TARIFF SCHEDULE OF MULTI PURPOSE CARGO TERMINALS

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.

(ii). **"Foreign Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.

(iii). **"Per day"** means per calendar day unless other wise stated.

1.2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

(i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii). (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.

(b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.

(c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.

(d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

(iii). Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.

(b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.

(c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

(iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.

(v). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

2. **BERTH HIRE CHARGES:**

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the vessel and other floating craft approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Re.)	Coastal Vessel (in Re.)
1.	All vessels	0.98	0.59

Notes:

(i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.

(ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.

(iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.

(iv). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.

(b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.

(c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.

(v). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.".

3. **CARGO HANDLING CHARGES:**

The cargo handling charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees (Per Tonne)	
		Foreign	Coastal
(a).	Foodgrains and Fertilisers	189.18	113.51
(b).	Thermal Coal	141.81	141.81
(c).	Coal (other than thermal coal), Limestone, Minerals, Sugar, Salt, etc.	141.81	85.09
(d).	Other dry bulk	314.96	188.98
(e).	Steel and Bagged cargo	354.54	212.73
(f).	Timber Logs	567.58	340.55

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto

the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary.

4. **STORAGE CHARGES:**

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

(A). **For Import**

(Rate in Rs. Per MT)

Sl. No.	Commodity	Rate for sixth day to twelfth day	Rate for thirteenth day to nineteenth day	Rate for twentieth day onwards
(a).	All types of cargo	10	15	20

(B). **For export**

(Rate in Rs. Per MT)

Sl. No.	Commodity	Rate for sixteenth day to twenty-second day	Rate for twenty-third day to twenty-ninth day	Rate for thirtieth day onwards
(a).	All types of cargo	10	15	20

Notes for Sections 4 (A) and 4 (B) above:

(i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.

(ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

(iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. **Miscellaneous Charges**

Sl. No.	Commodity	Rate in Rupees (per tonne)
(a).	All types of cargo	15.56

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

6. **GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Printed by the Manager, Govt. of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.